

BAB V

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dan pembahasan masalah pada bab sebelumnya dari judul skripsi “PROSES BONGKAR DAN MEMUAT AVTUR DIKAPAL MT. SINAR JOGYA” maka sebagai bagian akhir dari skripsi ini penulis mencoba memberikan beberapa kesimpulan dan saran yang berkaitan dengan permasalahan proses bongkar muat product oil adalah :

1. Terjadi keterlambatan pada proses bongkar muat muatan avtur disebabkan oleh kurangnya perawatan alat-alat bongkar dan muat serta kurangnya keterampilan Anak Buah Kapal (ABK) dalam hal penanganan muatan.
2. Terjadinya kerusakan muatan avtur disebabkan karena *man hole* yang tidak kedap sehingga air dapat masuk kedalam tangki. Ada juga penyebab lainnya adalah karena kualitas muatan avtur rendah sehingga muatan mudah rusak.

B. Saran

Berdasarkan simpulan diatas untuk meningkatkan proses bongkar muat product oil penulis memberikan saran sebagai berikut :

1. Memberikan pengarahan dan pelatihan mengenai proses bongkar muat dan memberikaan sangsi yang tegas kepada ABK apabila tidak disiplin dalam melaksanakan proses bongkar muat. Juga lakukan perawatan peralatan bongkar muat secara berkala.

2. Agar tidak terjadi kerusakan pada muatan sebaiknya menambah ketelitian dalam bekerja untuk mengecek kembali penutupan *man hole* sudah benar-benar rapat dan kedap air. Supaya tidak menimbulkan kejadian kerusakan muatan setelah dilakukannya pemuatan di atas kapal. Sebelum proses pemuatan dilakukan di atas kapal, perwira yang bertanggung jawab pada muatan (*chief officer*) harus memeriksa kembali kualitas avtur yang akan dimuat. Supaya muatan avtur tidak mudah rusak saat dibawa dalam perjalanan ke pelabuhan bongkar dan tidak menghambat proses bongkar muat. Sehingga proses operasional kapal dapat berjalan dengan baik dan lancar. Pihak perusahaan tidak mendapat komplain dari pihak pencharter dan harus mengganti biaya kerugian yang diderita. Begitu juga nahkoda, perwira dan seluruh ABK kapal tidak mendapat teguran atas keteledoran yang telah terjadi.

DAFTAR PUSTAKA

Arso Martopo, 2001, *Penanganan Muatan*, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Semarang.

ICS OCIMF, 1996, *ISGOT (International Safety Guide For Oil Tanker and Terminal, Fourth Edition)*.

Istopo. 1999, *Kapal dan Muatannya*, Koperasi BP3IP, Jakarta.

Moleong, 2004, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Prima Karya, Bandung

Pendidikan dan Latihan pelayaran, 2000, *Oil Tanker Familiarisation*, Jakarta.

Rutherford D, 1980, *Tanker Cargo Handling*, London.

Sugiyono. 2014. *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*. Bandung, Alfa Beta.

Sutiyar, 1996, *Kamus Istilah Pelayaran dan Perkapalan*, Pustaka Beta, Jakarta.

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, 2005, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

Referensi Internet:

www.google.com

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama Lengkap : Neny Indriani Hadi
 2. Tempat / Tanggal Lahir : Semarang, 21 Mei 1994
 3. NIT : 49124330.N
 4. Alamat Asal : Jl. Ketileng Kencana X blok K-267 , RT/RW
009/012
Kel. Sendang Mulyo Kec. Tembalang
Semarang, Jawa Tengah
 5. Agama : Islam
 6. Jenis kelamin : Perempuan
 7. Golongan darah : A
 8. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Supadi Hadi
 - b. Ibu : Erny Meriani
 9. c. Alamat Orang Tua : Jl. Ketileng Kencana X blok K-267 , RT/RW
009/012
Kel. Sendang Mulyo Kec. Tembalang
Semarang, Jawa Tengah
- Riwayat Pendidikan
- a. SD : SD N Sendang Mulyo 03/04 tahun 2001 - 2006
 - b. SMP : SMP N 29 Semarang, tahun 2006 - 2009
 - c. SMA : SMA 15 Semarang, tahun 2009 - 2012
 - d. Perguruan Tinggi : PIP Semarang, tahun 2012 - 2016
10. Pengalaman Pratek Laut
- a. Perusahaan Pelayaran : PT. Samudera Indonesia Ship Management
 - b. Nama Kapal : MT. Sinar Jogja
 - c. Masa Layar : 15 September 2014 – 18 September 2015



CARGO ARRANGEMENT/SEQUENCES AND BALLAST SEQUENCES
MT.SINAR JOGYA / PNTG

Port of : CILACAP
Voy. No. : 31 / L / 15

Date : December. th , 2015
Terminal : JETTY - , A70

| | | | |
|-----------------------------|-----------|-----------|----|
| Total : | 24658.380 | | |
| Total Capacity Cargo Tank : | Avtur | 22000.000 | M3 |

| STEPS | | CGO.TANKS / CARGO | | BALLAST | |
|-----------|--|--|-------------|---------|----------------------------|
| 1 | <ul style="list-style-type: none"> -1st load Avtur 3 foot, sounding level about 0,7 M -Continue load Avtur until the level 3 mtrs to all cargo tanks with simultaneously load 1W, 3W, 5W, 2W, 4W, 6W as per plan | <ul style="list-style-type: none"> -Deballasting Soon After Alongside - Pump out all WBT until empty (2W - 3W - 4W - 5W) | | | |
| 2 | <ul style="list-style-type: none"> - Continue load Avtur until the level 6 mtrs to all cargo tanks with simultaneously load 1W, 3W, 5W, 2W, 4W, 6W as per plan - Continue load avtur 3W-5W-2W-4W-6W only until 8,5 mtrs | <ul style="list-style-type: none"> - Take sample or check ballast water before deballasting,by visual or use sounding tape and oil paste - Make sure no oily water during deballasting | | | |
| 3 | <ul style="list-style-type: none"> - Continue topping off, simultaneously load 3W-5W-4W-6W-1W - Last topping off COT. 2W (SEE LEVEL TOPPING OFF) - Call Chief Officer 2 Hrs before Completed Loading - Loading will be Ship STOP, inform to terminal 30 minutes and 15 minutes before stop. | | | | |
| SF/BM ref | | 25% = | F = | A = | Proppeller Immersion Ratio |
| | | 50% = | F = | A = | Proppeller Immersion Ratio |
| | | 75% = | F = | A = | Proppeller Immersion Ratio |
| | | 100 % = | F = | A = | Proppeller Immersion Ratio |
| Master | Chief Officer | 2nd Officer | 3rd Officer | Pumpman | Bosun |
| | | | | | |

CHIEF OFFICER STANDING INSTRUCTION

MT. SINAR JOGYA / PNTC

JAKARTA

DUTIES OF DECK OFFICER AND PUMPMAN DURING CARGO HANDLING OPERATIONS.

Port : Cilacap
Voyage : 31 / L / 15

Loading : Avtur
Date : December, 2015

Meeting Before Loading
Opening : Hrs
Closing : Hrs


- During Cargo Operation think for Safety First and Master Standing Order and Chief Officer Standing Instruction to be noted.
- To prevention of pollution all the times.
- Loading Arm (Hose) shall be in good condition and have a correct position in relation to the manifold, without twist or bends. Possible fault must be reported to the Terminal Representative.
- The ventilation fans in pump room must be always be working when pump room is being used.
- Shall be ensured that the doors and ventilation channels which are required to be closed, are shut.
- Fire wires shall be rigged forward and aft, securely fastened and reaching down to the water line.
- Valves in the piping system which are not in used shall be closed.
- Mooring lines to be monitored due to loading condition or tide.
- Before starting received cargo shall be check the valve, which valve shall be opened.
- The earthing (bonding cable) to the vessel from shore shall be done, where the earthing minimize the danger arising from :
 - Fault between electrically live conductors and non current carrying metal work.
 - Atmospheric discharge (lightning).
 - Accumulations of electrostatic charge.
- Loading rate max. 1000 kl / hrs shall be monitored and recorded.
- All scuppers effectively plugged and drip trays in position.
- Loading operation shall be initiated with the low capacity. The tightness of piping system shall be checked before the capacity is increased to agree rate.
- The fire extinguisher equipment and positions the water monitor to manifold correctly position.
- Shipside if any oil immediate to inform Chief Officer and Duty Engineer.
- Shall be follow the smoking regulation, smoking shall be inside the room as per smoking regulation.
- Have all fire fighting equipment's ready for usc.
- Supervise the setting of cargo lines and valves, and keep vessel upright all the times.


- Manifolds not being used should be blanked with all bolts.
 - Fire screens shall be placed on all cargo tank openings being used.
 - Established communication system with terminal regarding loading rates.
 - Keep unauthorized people away from the cargo area and have proper warning sign posted.
 - Check that vapour P/V valves are operating properly and set for the proper operation.
 - Warning signal by the day the red flag "B" to be hoisted and by night an all around red light to be exhibited.
 - Check that all sea valves connected to the cargo piping are closed.
 - Oil containers of all manifolds shall be empty at all times.
 - Emergency shut down system must be available and in good working order.
 - Check if fire extinguishers, gas mask, protective clothing and other safety equipment is in order.
 - A life buoy with line shall be placed near the gangway or the pilot ladder.
 - International Shore Connection to be ready available.
 - When topping up the tank required to reduce the flow rate before that inform to the Loading Master.
 - Observe and adjust as necessary pressure on cargo system.
 - Shall be monitored the crew member on the watch is in position and walky talky they used correctly and tested frequently to make sure walky talky in order.
 - DO NOT RUN WAY FROM THE CARGO CONTROL ROOM DURING TOPPING UP OR THE LAST MINUTE THE CARGO WILL FULL THE TANK OR TRANSFER TO OTHERS TANK.
 - SHALL BE CHECK EVERYTHING BEFORE START THE CARGO OPERATION AND RUNNING WELL.
 - DO NOT HESITATE TO DISCUSE WITH CHIEF OFFICER ALL THE TIME DURING CARGO OPERATION.
 - SEE THE DISCHARGING PLAN AND DISCHARGING SEQUENCES, BALLAST AND DE-BALLASTING SEQUENCES.
- Should be check regularly to prevention of sea pollution around the ship and if any signing the oily to inform the duty engineer to take action.*


MT. Sinar Jogja


Chief Officer



2nd. Officer : 

3rd. Officer : 

Pumpman : 

Bosun : 

CREW LIST

NAME OF SHIP'S : MT. SINAR JOGYA / PNG R T / N R T : 13960 RT / 47 DATE : 18 - SEP -2015
 F L A G : INDONESIA L O A / DEPTH : 160.0 M / 11.7 PORT OF ARR : TG. PRIOK
 TYPE OF SHIP'S : WHITE PRODUCT OIL * LOCAL AGENT : PERTAMINA S LAST PORT : CILACAP
 OWNER / OPERATOR : PT.SAMUDERA SHIPPING SERVICES

| NO | NAME OF CREW | RANK | QUALIFICATIONS | | | | | | | |
|-----|----------------------------|-------------|-------------------------|-------------|------------|------------------|-------------|---------------------------|-------------------|-------------|
| | | | PERJANJIAN KERJA | SEAMAN BOOK | | ENDORSEMENT | | CERTIFICATE OF COMPETENCY | | |
| | | | LAUT (PKL) | Numbers | Exp.Date | Numbers | Date Issued | No.Of Certificate | Date Issued | |
| 01. | S A I D | Master | PK.305/19/9/KSOP.BTN.15 | W 068001 | 05.09.2016 | 6200032458NA0102 | 11.04.2012 | ANT I | 6200032458NA10102 | 08.07.2002 |
| 02. | YULIUS SAPTO PUTRANTO | Ch.Off | PK.308/1378/SYB.TPK | B 061491 | 08.07.2016 | 6200159564NB0312 | 25.05.2017 | ANT II | 6200159564N20312 | 15.05.2012 |
| 03. | AGUNG HENDRAWAN PUTRANTO | 2nd.Off | PK.308/674/SYB.TPK | B 039209 | 29.01.2016 | 6200426314NB0314 | 21.04.2014 | ANT II | 6200426314N20314 | 14.04.2014 |
| 04. | AHMAD CANDRA BAYU SUNGKONO | 3rd.Off | PK.308/834/SYB.TPK | X026800 | 25.04.2015 | 6201294407NC0313 | 27.05.2013 | ANT III | | 23.05.2013 |
| 05. | BENYAMIN ROMBE | Chief.Eng | PK.308/259/SYB.TPK | W 057473 | 29.07.2016 | 6200086209TA0208 | 18.12.2013 | ATT I | | 04.06.2008 |
| 06. | PALAR PURNAMA | 2nd.Eng | PK.308/1180/SYB.TPK | B 061779 | 18.04.2016 | 6200520567TA0114 | 05.01.2015 | ATT I | | 30.12.2014 |
| 07. | ARIS CHANDRA SOPIANDI | 3rd.Eng | PK.308/787/SYB.TPK | W 054722 | 04.08.2016 | 6200145524TC0209 | 17.03.2014 | ATT III | | 06.11.2009 |
| 08. | WAHYU AJI PURWOKO | 4th.Eng | PK.308/1400/SYB.TPK | X 026750 | 21.04.2015 | 6201294551TC0313 | 09.04.2013 | ATT III | | 04.04.2013 |
| 09. | MOHAMAD NASIR | Electricent | PK.308/075/SYB.TPK | C 034333 | 09.01.2017 | | | BST | | 06.03.2014 |
| 10. | MAHPUDIN | Bosun | PK.308/1615/SYB.TPK | A 015476 | 17.02.2017 | | | ANT D | | 21.12.2001 |
| 11. | MUHAMMAD JUHARTO | Pumpman | PK.308/68/SYB.TPK | A 000693 | 23.12.2016 | | | ANT D | | 28.05.2001 |
| 12. | MASRIDI | A.B 1 | PK.308/1634/SYB.TPK | W 041497 | 13.05.2016 | | | ANT D | | 23.05.2002 |
| 13. | DEDI HANDAYANA | A.B 2 | PK.308/076/SYB.TPK | X 014838 | 01.02.2017 | | | ANT D | | 08.01.2007 |
| 14. | FIRMAN ARAFAT | A.B 3 | PK.308/1829/SYB.TPK | B076190 | 02.09.2016 | | | ANT D | | 08.08.2002 |
| 15. | JECKSON CAREL PESIWARISSA | A.B 4 | PK.308/1268/SYB.TPK | W 064653 | 04.09.2016 | | | ANT D | | 24.12.2001 |
| 16. | LA MUHAMMAD | Eng Foreman | PK.308/1214/SYB.TPK | C 074574 | 09.07.2017 | | | ATT V | | 11.09.2011 |
| 17. | BANGUN RONALD SINAGA | Oiler 1 | PK.308/836/SYB.TPK | W049897 | 25.06.2016 | | | ATT D | | 01.12..2009 |
| 18. | HERI | Oiler 2 | PK.308/803/SYB.TPK | C 000918 | 27.08.2016 | | | ATT D | | 03.10.2003 |
| 19. | ADI SWANTORO | Oiler 3 | PK.308/837/SYB.TPK | Y024413 | 24.02.2016 | | | ATT D | | 06.03.2003 |
| 20. | WHIKA HIDAYAT JATI | Oiler 4 | PK.308/508/SYB.TPK | W 074898 | 25.10.2016 | | | ATT D | | 06.04.2010 |
| 21. | MAHMUD | Ch. Cook | PK.308/1630/SYB.TPK | B 001258 | 25.09.2015 | | | BST | | 22.07.2013 |
| 22. | EUIS DAHLIA APRILLIYATI | Steward | PK.308/563/SYB.TPK | Y 061428 | 07.08.2016 | | | BST | | 27.06.2011 |
| 23. | TISTANIA RAKASIWI | Dk.Cadet 1 | | C 061800 | 31.05.2017 | | | BST | | 30.01.2013 |
| 24. | NENY INDRIANI HADI | Dk.Cadet 2 | | C 061769 | 27.05.2017 | | | BST | | 30.01.2013 |
| 25. | ADITYA MUHAMAD IRSYAD | Dk.Cadet 3 | | C032339 | 03.01.2017 | | | BST | | 23.07.2015 |
| 26. | CHRISTINE ASTRID AURORA | Dk.Cadet 4 | | C 007046 | 05.09.2016 | | | BST | | 01.08.2012 |
| 27. | ASDAR RERUNG | Eng Cadet 1 | | C 059698 | 29.04.2017 | | | BST | 6,20201E+15 | 09.04.2013 |
| 28. | NUR ADIANTO | Eng Cadet 2 | | C061973 | 12.06.2017 | | | BST | 6,20212E+15 | 30.01.2013 |

Date : 18 SEPTEMBER 2015



Capt. S A I D
Master





**DIREKTORAT PERTAMBANGAN MINYAK DAN GAS BUMI NEGARA
(PERTAMINA)**

DIRECTORATE OF SHIPPING, HARBOUR AND COMMUNICATION

JL. YOS SUDARSO 32 - 34 JAKARTA

PO. BOX 327

CABLE ADDRESS "PERTAMINA" TELEX : 84096, 84095, 84221, FAX : 4301492, 49310 PHONE : 4301086

MT. Sinar Jogya

DRY CERTIFICATE

Voyage : 09 / D1 / 16

Date : May 26th, 2016
Port : Surabaya
(Semampir Timur)

Messrs : Master of MT. SINAR JOGYA / PNTC

I, the Oil Inspector, have inspected all ship's tanks
at 19.00 - 19.30 hours local time, on May 26th, 2016
and found dry and empty

Note :

Cargo Oil Tank no : 1, 2 & 6 Port / Stbd
Slop Tank no : Slop Port & Starboard

Cargo Oil Tank and Slop Tank above in condition dry and empty

Yours truly,

Samsul Edli
Loading Master

To Master of MT. SINAR JOGYA

We received your written dry certificate at
on May 26th, 2016

19.30 hours local time,

Seta Budi
Chief Officer

Surveyor

GAMBAR - GAMBAR



Gambar 1. Cargo Control Panel yang terletak di CCR (Cargo Control Room)
kapal MT. Sinar Jogya



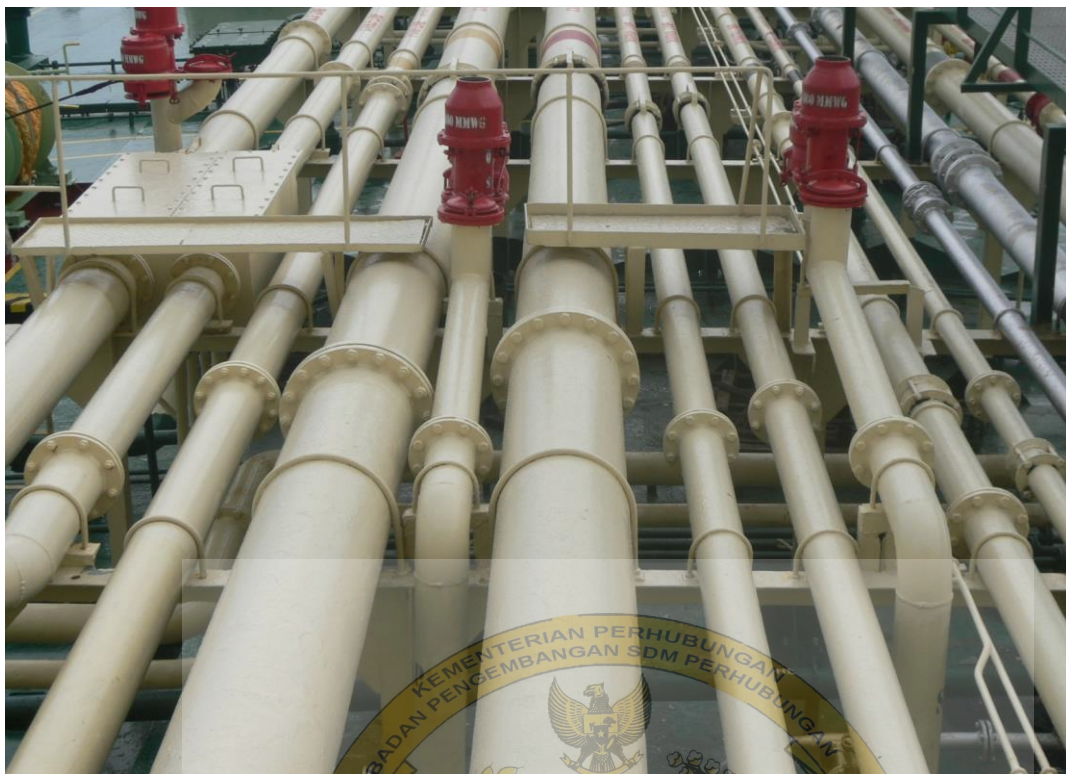
Gambar 2. Cargo Pump di kapal MT. Sinar Jogya



Gambar 3. Cargo manifold MT. Sinar Jogya



Gambar 4. PV Valve MT. Sinar Jogya



Gambar 5. Pipe Line cargo MT. Sinar Jogya



Gambar 6. Pekerjaan tank cleaning yang tidak sesuai aturan di kapal MT. Sinar Jogya



Gambar 7. Gambar pompa jinjing (*wilden pump*) yang digunakan untuk cleaning kapal MT.
Sinar Jogya



LAMPIRAN-LAMPIRAN



Daftar nama *crew* di MT. Sinar Jogja yang menjadi responden.

| No | Jabatan | Nama |
|----|------------|-------------------|
| 1. | Nakhoda | Said |
| 2. | Mualim I | Yulius Sapto P |
| 3. | Mualim II | Agung Hendrawan P |
| 4. | Mualim III | Ahmad Candra B.S |
| 5. | Juru Pompa | Mohammad Nasir |
| 6. | Juru Mudi | Firman Arafat |



DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA

a. Pertanyaan untuk Nakhoda

1. Apakah alat-alat yang digunakan untuk bongkar muat sudah memenuhi standar yang telah ditentukan?
2. Siapakah yang diberikan tugas dalam kegiatan pembongkaran dan pemuatan?
3. Apakah pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran sudah sesuai dengan prosedur yang ada?
4. Pada saat persiapan menerima muatan, apakah sudah dilaksanakan prosedur-prosedur sesuai dengan check list yang ada?
5. Apakah kendala-kendala yang sering dihadapi pada saat melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?
6. Bagaimanakah upaya-upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala-kendala tersebut?
7. Sebelum melaksanakan kegiatan pemuatan ataupun pembongkaran dinyatakan siap, siapakah yang bertanggung jawab untuk mempersiapkan kegiatan tersebut?
8. Apakah yang dipersiapkan oleh Mualim I sebelum menerima dan membongkar muatan?
9. Pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran, apakah perwira atau abk jaga telah melaksanakan pengawasan dengan baik?

b. Pertanyaan untuk Mualim I

1. Apakah Nakhoda sudah memberikan perintah harian kepada Mualim I sebelum kapal menerima dan membongkar muatan?
2. Bagaimana persiapan anda pada saat akan menerima dan membongkar muatan?
3. Sebelum melaksanakan pemuatan dan pembongkaran, apakah *Stowage Plan* sudah disiapkan?

4. Kendala-kendala apa sajakah yang dihadapi pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?
5. Dapatkah anda menyebutkan kendala apa saja yang anda alami dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?
6. Apakah alat-alat yang digunakan dalam pengukuran dan perhitungan muatan sudah standar?
7. Apakah sarana dan prasarana bongkar muat sudah memadai?
8. Loading Plan dan Discharge Plan, apakah sudah dipahami oleh perwira jaga dan Abk jaga?

c. Pertanyaan untuk Mualim II

1. Apa saja yang anda lakukan pada saat persiapan menerima dan membongkar muatan?
2. Pada saat tugas jaga, apa saja yang anda lakukan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?
3. Apakah anda sudah melaksanakan order-order yang telah diberikan oleh Mualim I?
4. Kendala-kendala apa yang anda hadapi dalam melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?
5. Apakah anda sudah melakukan pengawasan dengan baik pada saat melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?
6. Setelah selesai pemuatan dilakukan pengukuran dan perhitungan, apa yang anda lakukan sebagai perwira jaga sewaktu tugas jaga?

d. Pertanyaan untuk Mualim III

1. Sebagai perwira jaga, apa yang anda lakukan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?
2. Dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran, apakah alat-alat safety sudah tersedia?

3. Apakah pengawasan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran sudah dilaksanakan dengan baik?
4. Setelah selesai pemuatan dilakukan perhitungan dan pengukuran, apa yang anda lakukan sebagai mualim jaga pada saat tugas jaga?

e. Pertanyaan untuk Juru Pompa

1. Apakah tugas anda pada saat kegiatan pemuatan maupun pembongkaran?
2. Apakah Mualim I sudah memberikan order kepada anda tentang *cargo oil tank* (COT) mana saja yang harus dimuati terlebih dahulu dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?
3. Apakah alat-alat yang digunakan dalam pemuatan dan pembongkaran telah memenuhi standar yang telah ditentukan?
4. Bagaimana tindakan anda pada saat mengetahui bahwa alat-alat bongkar muat tidak bekerja dengan maksimal?

f. Pertanyaan untuk Juru Mudi

1. Pada saat melaksanakan tugas jaga, apa saja yang ada lakukan?
2. Apakah anda telah melaksanakan pengawasan dengan baik pada saat melaksanakan muat ataupun bongkar?
3. Sebelum anda melaksanakan tugas jaga, apakah anda telah melihat order-order yang diberikan oleh Mualim I yang ada di *Cargo Control Room* (CCR)?
4. Pada saat selesai pemuatan dilakukan pengukuran, anda sebagai Abk jaga apa yang anda lakukan?

TRANSKRIP WAWANCARA

a. Wawancara dengan Nakhoda

Penulis : Apakah alat-alat yang digunakan bongkar muat sudah memenuhi standar yang telah ditentukan?

Nakhoda: Alat-alat yang digunakan sekarang ini tidak memenuhi standar yang telah ditentukan, seperti sounding tape, hydrometer, thermometer dimana sudah tidak tepat penunjukannya sehingga sering terjadi kesalahan dalam penunjukan.

Penulis : Siapakah yang diberikan tugas dalam kegiatan pemuatan dan pembongkaran?

Nakhoda: Mualim I yang bertugas dan bertanggung jawab dalam kegiatan pemuatan dan pembongkaran.

Penulis : Apakah pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran sudah sesuai dengan prosedur yang ada?

Nakhoda: Pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran tidak berjalan sesuai dengan prosedur yang ada.

Penulis : Pada saat persiapan menerima muatan, apakah sudah dilaksanakan prosedur-prosedur sesuai dengan check list yang ada?

Nakhoda: Belum, dikarenakan Mualim I masih belum mengerti betul bagaimana fungsi dari check list tersebut.

Penulis : Apakah kendala-kendala yang sering dihadapi pada saat melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?

Nakhoda: Kendala-kendala yang dihadapi adalah kesalahan dalam pengukuran dan perhitungan, kesalahan melihat tabel tanki dan tabel ASTM (*American Society for Testing and Material*), Tidak standarnya alat-alat pengukuran yang

digunakan serta kurangnya pengawasan pada saat pemuatan dan pembongkaran berlangsung.

Penulis : Bagaimanakah upaya-upaya yang dilakukan untuk mengatasi kendala tersebut?

Nakhoda: Melaksanakan proses pemuatan dan pembongkaran sesuai dengan prosedur yang telah ditentukan dan mengadakan pengawasan terhadap pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran tersebut serta mengsosialisasikan kepada crew khususnya Mualim I tentang penyusutan muatan.

Penulis : Sebelum melaksanakan kegiatan pemuatan dan pembongkaran dinyatakan siap, siapakah yang bertanggung jawab untuk mempersiapkan kegiatan tersebut?

Nakhoda: Mualim I

Penulis : Apakah yang dipersiapkan oleh Mualim I sebelum menerima dan membongkar muatan?

Nakhoda: Mempersiapkan *stowage plan*, serta *loading plan* dan *discharge plan*.

Penulis : Pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran, apakah perwira atau abk jaga telah melaksanakan pengawasan dengan baik?

Nakhoda: Belum sepenuhnya, karena kurang pedulinya terhadap tugas masing-masing.

b. Wawancara dengan Mualim I

Penulis : Apakah Nakhoda sudah memberikan perintah harian kepada Mualim I sebelum kapal menerima dan membongkar muatan?

Mualim I: Sudah.

Penulis : Bagaimana persiapan chief pada saat akan menerima dan membongkar muatan?

Mualim I: Pada saat sebelum tiba di pelabuhan muat atau pelabuhan bongkar saya terlebih dahulu membuat *stowage plan* sesuai dengan nominasi yang kami terima, setelah tiba saya mempersiapkan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk pemuatan ataupun pembongkaran.

Penulis : Sebelum melaksanakan pemuatan dan pembongkaran, apakah *stowage plan* telah disiapkan?

Mualim I: Sudah.

Penulis : Kendala-kendala apa sajakah yang dihadapi pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?

Mualim I: Kendala-kendala yang dihadapi adalah kesalahan dalam pengukuran dan perhitungan, kurang standarnya alat-alat ukur yang digunakan serta pengawasan pada saat kegiatan pemuatan dan pembongkaran tidak dilaksanakan dengan baik.

Penulis : Dapatkah chief menyebutkan kendala apa saja yang di alami dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?

Mualim I: Alat-alat ukur yang kami gunakan kurang standar sehingga pada saat melakukan pengukuran penunjukannya kurang tepat dan dalam pembacaan tabel ASTM (*American Society for Testing and Material*) yang kami pakai sudah lama sehingga kami kesulitan dalam pembacaannya dan menginterpolasi untuk mendapatkan angka yang tepat untuk mendapatkan nilai density 15°C, VCF dan longtons.

Penulis : Apakah alat-alat yang digunakan dalam pengukuran dan perhitungan muatan sudah standar?

Mualim I: Di kapal kami alat-alat ukur yang digunakan belum memenuhi standar yang telah ditentukan.

Penulis : Apakah sarana dan prasarana bongkar muat sudah memadai?

Mualim I: Belum, masih banyak yang belum seperti kondisi kerangan yang tidak kedap, pompa cargo yang bocor, PV Valve yang keropos dan lubang tanki yang tidak kedap.

Penulis : Apakah loading plan dan discharge plan sudah dipahami oleh perwira jaga dan abk jaga?

Mualim I: Saya sudah membuat dan sebelum pemuatan atau pembongkaran mereka sudah membacanya dan menandatangani *loading/discharge plan* tersebut yang menandakan mereka telah paham dan mengerti order yang saya berikan

Penulis: Jenis muatan apa saja yang biasa di angkut oleh kapal ini?

Mualim I: Dulunya kapal ini mengangkut muatan PKS (*Premium, Kerosine, Solar*) tapi setelah itu kapal ini di khususkan untuk mengangkut muatan Avtur. Jadi kapal ini spesialis Avtur sampai sekarang.

Penulis: Apakah di kapal ini pernah melakukan proses *tank cleaning*?

Mualim I: Pernah, di kapal MT. Sinar Jogja ini setiap kali kapal selesai melakukan proses bongkar dan akan melakukan proses pemuatan selalu di lakukan *tank cleaning*.

Penulis: Berapa kali dalam sebulan melakukan proses *tank cleaning*?

Mualim I: Dalam sebulan rata - rata melakukan proses tank cleaning sebanyak 2 - 3 kali.

Penulis: Apakah ada prosedur yang diharuskan oleh perusahaan untuk dilakukan dalam pelaksanaan tank cleaning?

Mualim I: Perusahaan dalam hal ini superintendent hanya melakukan pengecekan terhadap alat-alat yang digunakan. Mereka hanya percaya terhadap awak kapal yang mereka pekerjaan.

Penulis: Bagaimana proses pelaksanaan *tank cleaning* di kapal anda?

Mualim I: Di kapal ini proses tank cleaning dilaksanakan sesuai dengan pengalaman saya sebagai Mualim I, dan prosedur *tank cleaning* pada umumnya selain berdasarkan permintaan pemilik muatan berikutnya.

Penulis: Apakah proses *tank cleaning* di kapal ini selalu berhasil?

Mualim I: Proses *tank cleaning* di kapal ini tidak selalu berhasil, bahkan sering mengalami kegagalan.

Penulis: Apakah yang menjadi penyebab dari kegagalan *tank cleaning* di kapal ini? Bisakah anda jelaskan?

Mualim I: Banyak sekali penyebab kegagalan *tank cleaning* di kapal ini. Di kapal ini proses *tank cleaning* sering gagal karena peralatan yang digunakan sudah banyak yang rusak, juga kurangnya pemahaman mengenai prosedur *tank cleaning* dari para personil yang terlibat dalam pelaksanaan *tank cleaning*. Sering juga penyebab kegagalan proses tank cleaning dilaksanakan terburu-buru dan kurang teliti personil yang terlibat dalam pelaksanaan pembersihan tangki tersebut. Hal ini terjadi bila proses *tank cleaning* dilakukan pada saat jarak yang ditempuh kapal pendek sehingga kapal mengejar batas waktu pemuatan (laytime).

Penulis: Untuk mengatasi kerusakan terhadap alat-alat *tank cleaning* apa yang dilakukan pihak kapal?

Mualim I: Kapal dalam hal ini akan mengirimkan daftar permintaan pengganti peralatan yang rusak untuk segera dikirim dalam waktu dekat.

Penulis: Apakah perusahaan selalu memenuhi semua permintaan dari kapal?

Mualim I: Tidak, perusahaan terkadang hanya mengirim sebagian peralatan yang diminta pihak kapal dan memerintahkan awak kapal untuk memperbaiki alat yang rusak tersebut.

Penulis: Untuk mengatasi proses tank cleaning yang dilakukan pada saat jarak tempuh kapal pendek, apa yang dilakukan oleh pihak kapal?

Mualim I: Kapal dalam melakukan proses pembersihan tangki tidak melakukannya sesuai dengan prosedur yang ditentukan karena memakan waktu yang lama dan untukantisipasi kegagalan pembersihan tangki pihak kapal akan melakukan pembersihan tangki tambahan.

Penulis: Menurut anda apakah dengan cara tersebut masalah ini dapat teratasi?

Mualim I: Kadang bisa dan tanpa masalah akan tetapi sering sekali terjadi kegagalan dalam pengecekan yang dilakukan oleh *cargo surveyor*.

Penulis: Sebagai awak kapal, saran apa yang anda berikan untuk perusahaan dan para pemilik muatan?

Mualim I: Perusahaan pemilik kapal seharusnya menyediakan peralatan *tank cleaning* yang sesuai serta membekali para awak kapal dengan pengetahuan dan pemahaman tentang muatan maupun prosedur *tank cleaning*, sehingga awak kapal cakap dalam melakukan *tank cleaning*, khususnya untuk personil *tank cleaning* dengan memperhitungkan jarak tempuh kapal, waktu *cleaning* dan periode istirahat yang cukup bagi crew sesuai peraturan yang berlaku. Pihak pemilik muatan hendaknya bisa mengerti keluhan - keluhan pihak kapal, baik mengenai waktu *cleaning*, peralatan yang tersedia dan jarak tempuh pelayaran. Selain itu pemilik muatan hendaknya memberikan waktu yang logis dan nyata dalam melaksanakan pelaksanaan pencucian tangki muatan terhadap pihak kapal sehingga pihak kapal dapat mengatur waktu pelaksanaan dengan baik untuk mencapai hasil yang optimal. Serta awak kapal hendaknya mempunyai kemampuan yang memadai dalam pelaksanaan pembersihan tangki sesuai

prosedur yang berlaku guna memperlancar proses pemuatan kapal untuk muatan berikutnya.

Penulis: Apakah bahaya dari kegagalan proses *tank cleaning*?

Mualim I: Bahaya dari kegagalan proses *tank cleaning* itu menyebabkan kerusakan dari muatan yang akan di muat.

Penulis: Apakah pengaruh dari kegagalan proses *tank cleaning* itu? Bisa anda jelaskan?

Mualim I: Menyebabkan kerusakan muatan dan proses bongkar muat kapal menjadi terhambat karena muatan tersebut sebelum di bongkar akan dilakukan tes di laboratorium dan itu akan memakan waktu yang cukup lama. Apabila muatan dinyatakan rusak, maka pihak *pencharter* akan melakukan komplain terhadap perusahaan pemilik kapal. Dengan kata lain perusahaan akan mendapatkan imbas dari kerusakan muatan itu. Apabila sudah seperti itu semua awak kapal akan mendapatkan teguran ataupun sanksi dari perusahaan atas keteledoran yang telah diperbuat sehingga perusahaan harus menanggung biaya kerugiannya.

Penulis: Pernahkah kapal mengalami hal seperti itu? Dan bagaimana cara mengatasinya?

Mualim I: Kapal pernah mengalaminya dikarenakan dari kegagalan proses *tank cleaning* apabila sudah seperti itu mualim I akan mendapatkan teguran dari nakhoda dan perusahaan karena dianggap tidak dapat melakukan tugasnya dengan benar. Tidak jarang mualim I tersebut akan diturunkan dan diganti dengan mualim I lainnya. Untuk mengatasi hal tersebut benar-benar di butuhkan kerjasama dari seluruh awak kapal dalam melakukan proses *tank cleaning* maupun dalam penanganan muatan.

Penulis: Apakah tanda - tanda apabila muatan itu mengalami kerusakan muatan?

Mualim I:

1. Terjadi perubahan pada warna dan bau nya.
2. Terjadi perubahan pada *viscositas* nya.
3. Terjadi perubahan pada *density* nya.
4. Terjadi perubahan pada temperaturny

Penulis: Hal - hal apa saja yang menyebabkan terjadinya kerusakan muatan?

Mualim I:

1. Deck *seal* yang kurang tertutup rapat atau kurang kedap.
2. Muatan baru tercampur dengan muatan sebelumnya.
3. Adanya kebocoran pada tangki *ballast*.
4. Kurang bersihnya alat pengambil sample muatan.
5. Tidak berfungsinya alat untuk mengetahui adanya kadar air didalam tangki.
6. Kurangnya pengetahuan dari para *crew* kapal mengenai sifat kepekaan dari muatan yang di muat ataupun di bongkar.
7. Kurangnya ketrampilan dari para *crew* kapal dalam menangani muatan.

Penulis: Upaya-upaya apa saja yang harus dilakukan untuk mencegah terjadinya kerusakan muatan? Bisa anda jelaskan?

Mualim I:

1. Cleaning tangki dan pipa – pipa
2. Merawat alat pengambilan sampel dengan baik
3. Menambah ketelitian dan pengetahuan awak kapal dalam penanganan mautan sehingga menghindari terjadinya kerusakan muatan.
4. Mengecek kembali dan memastikan bahwa penutupan lubang *deck seal* dan *man hole* sudah benar - benar rapat dan kedap air agar tidak terjadi kerusakan pada muatan.

5. Mengecek apakah ada kebocoran pada tangki *ballast*, apabila ada maka segera melakukan perbaikan sebelum melaksanakan proses bongka muat.
6. Pelaksanaan *precleaning* menggunakan mesin *butterworth* dengan suhu $\pm 72^{\circ}\text{C}$ dan tekanan 13 atm, dengan menggunakan air laut atau air tawar yang berguna untuk membersihkan minyak dan endapan - endapannya pada *bulkhead*, dasar tangki, dan *underdeck*.
7. Nahkoda diharuskan mengadakan pengarahan pada seluruh awak kapal agar menambah ketelitian dan pengetahuan dalam penanganan *kontaminasi* muatan agar proses bongkar muat berjalan lancar.
8. Proses pengeringan yang dilakukan dengan *gas free fan* untuk mempercepat pengeringan tangki sekaligus menghilangkan bau dan sisa - sisa gas. Proses pengeringan ini dapat juga dilakukan dengan *mopping*, yaitu pengelapan dasar tangki yang masih basah agar terhindar dari *kontaminasi* minyak.

Penulis: Bagaimanakah prosedur dalam melakukan penanganan kerusakan muatan tersebut?

Mualim I:

1. Persiapan meliputi:
 - a) Pengecekan tangki dengan menggunakan alat sounding UTI (*ullage temperature identification*) secara baik dan teliti.
 - b) Menyiapkan peralatan pengambilan sampel.
 - c) Menyiapkan peralatan untuk membongkar muatan.
2. Pelaksanaan meliputi:

Setelah semua persiapan dilakukan dan telah dinyatakan bahwa muatan itu rusak maka pelaksanaan penanganan kerusakan muatan dapat dilakukan. Pihak kapal mulai membongkar semua muatan yang telah rusak tersebut ke tangki darat,

dengan konsekuensi perusahaan harus menanggung semua biaya kerugian atas kerusakan yang terjadi pada muatan itu.

3. Pengawasan meliputi:

Pengawasan ini harus dilaksanakan sepanjang proses pembongkaran muatan tersebut mulai dari tangka-tangki, pipa-pipa dan pompa cargo, dimaksudkan agar proses pembongkaran berjalan dengan lancar dan muatan yang di bongkar tersebut tidak masuk ke tangki lain yang muatannya masih bagus.

c. Wawancara dengan Mualim II

Penulis : Apa saja yang anda lakukan pada saat persiapan menerima dan membongkar muatan?

Mualim II: Pada saat jam jaga saya apabila pada saat penerimaan muatan dengan mempersiapkan line-line dan di tanki-tanki di deck yang digunakan sesuai dengan nominasi dan order yang diberikan oleh mualim I begitu pula pada saat pembongkaran dimulai yaitu pertama-tama mewakili pihak kapal mengambil pengukuran untuk perhitungan angka kapal sebelum bongkar (*Ship figure before discharge*) setelah itu mempersiapkan line-line yang digunakan untuk pembongkaran sesuai order dari Mualim I.

Penulis : Pada saat tugas jaga, apa saja yang anda lakukan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?

Mualim II: Saya akan melaksanakan apa yang di order Mualim I dengan mengadakan pengasawasan terhadap anak buah saya dalam setiap kegiatan seperti mempersiapkan line-line juga mengambil kecepatan minyak tiap jam (*loading rate/discharge rate*) dan mencegah terjadinya pencemaran (*oil pollution*).

Penulis : Apakah anda sudah melaksanakan order-order yang telah diberikan Mualim I?

Mualim II : Saya sudah melaksanakannya sesuai dengan *loading/discharge plan* yang telah dibuat oleh Mualim I.

Penulis : Kendala-kendala apa yang anda hadapi dalam melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?

Mualim II : Pada saat pemuatan kami mempunyai kendala pada kerangan-kerangan yang tidak kedap sedangkan pada saat pembongkaran pompa cargo yang kami gunakan mengalami kebocoran sehingga pada saat pengeringan kerja pompa tidak maksimal akibatnya muatan tidak dapat kering di dalam tanki.

Penulis : Apakah anda sudah melakukan pengawasan dengan baik pada saat melaksanakan pemuatan dan pembongkaran?

Mualim II : Sudah, dengan mengkoordinir regu jaga sesuai dengan Order Mualim I.

Penulis : Setelah selesai pemuatan dilakukan pengukuran dan perhitungan, apa yang anda lakukan sebagai perwira jaga sewaktu tugas jaga?

Mualim II : Pada saat selesai pemuatan saya sebagai perwira jaga mewakili pihak kapal bersama-sama pihak darat untuk mengambil pengukuran setiap kompartemen untuk perhitungan muatan oleh Mualim I.

d. Wawancara dengan Mualim III

Penulis : Sebagai perwira jaga, apa saja yang anda lakukan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?

Mualim III: Saya sebagai perwira jaga pada saat jam jagaan saya akan melaksanakan pemuatan atau pembongkaran sesuai apa yang di order Mualim I dengan mengadakan pengawasan pada saat pemuatan atau pembongkaran

berlangsung dan mengkoordinir anak buah saya sesuai yang ada dalam *loading/dischaharge plan*.

Penulis : Dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran, apakah alat-alat safety sudah tersedia?

Mualim III: Saya sebagai Perwira safety sudah mempersiapkan peralatan-peralatan safety yang diperlukan untuk pemuatan atau pembongkaran.

Penulis : Apakah pengawasan pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran sudah dilaksanakan dengan baik?

Mualim III: Belum sepenuhnya, karena masih ada anak buah yang belum peduli dengan apa yang menjadi tanggung jawabnya pada saat pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran.

Penulis : Setelah selesai pemuatan dilakukan perhitungan dan pengukuran, apa yang anda lakukan sebagai Mualim jaga pada saat tugas jaga?

Mualim III: Pada saat selesai pemuatan saya sebagai perwira jaga mewakili pihak kapal bersama-sama pihak darat untuk mengambil pengukuran setiap kompartemen untuk perhitungan muatan oleh Mualim I.

e. Wawancara untuk Operator Pompa

Penulis : Apakah tugas anda pada saat kegiatan pemuatan maupun pembongkaran?

Op Pompa : Tugas saya pada saat pemuatan yaitu mempersiapkan line-line dideck dibantu oleh Kelasi dan Juru mudi, membuang ballast sesuai order dari Mualim I sedangkan pada waktu pembongkaran juga menyiapkan line-line dikamar pompa dan di deck juga menyiapkan pompa yang akan digunakan pada saat pembongkaran, mengecek kamar pompa secara berkala, mengisi ballast sesuai order yang diberikan oleh Mualim I.

Penulis : Apakah Mualim I sudah memberikan order kepada anda tentang cargo oil tank (COT) mana saja yang harus dimuati atau dibongkar terlebih dahulu dalam pelaksanaan pemuatan dan pembongkaran?

Op Pompa : Sebelumnya Mualim I sudah mengorder kepada saya dengan loading dan discharge plan sudah termasuk ballast mana yang akan di isi dan di buang untuk stabilitas kapal.

Penulis : Apa yang menyebabkan penyusutan sering terjadi di kapal ini?

Op Pompa : Sering terjadi dikarenakan kesalahan dalam pengukuran dan perhitungan juga kondisi alat-alat pengukuran yang tidak standar selain itu pula kondisi lubang tanki, PV Valve, pompa cargo yang tidak memadai.

Penulis : Apakah alat-alat yang digunakan dalam pemuatan dan pembongkaran telah memenuhi standar yang telah ditentukan?

Op Pompa : Masih ada yang belum standar dan tidak layak lagi untuk digunakan.

Penulis : Bagaimana tindakan anda pada saat mengetahui bahwa alat-alat bongkar muat tidak bekerja dengan maksimal?

Op Pompa : Saya akan melaporanya kepada Mualim I sebagai Perwira yang bertanggung jawab tentang kondisi dari alat tersebut.

f. Wawancara untuk Jr Mudi

Penulis : Pada saat melaksanakan tugas jaga, apa saja yang anda lakukan?

Jr Mudi : Didalam tugas jaga, saya hanya menjalankan apa yang diperintahkan atau diorderkan dari perwira jaga.

Penulis : Apakah anda telah melaksanakan pengawasan dengan baik pada saat melaksanakan muat atau bongkar?

Jr Mudi : Belum sepenuhnya, karena saya belum paham tanpa arahan mualim jaga.

Penulis : Sebelum anda melaksanakan tugas jaga, apakah anda telah melihat order-order yang diberikan oleh Mualim I yang ada di CCR (*Cargo control Room*)?

Jr mudi : Ya, tetapi saya belum memahaminya.

Penulis : Pada saat selesai pemuatan dilakukan pengukuran, anda sebagai abk jaga apa yang anda lakukan?

Jr Mudi : Saya melakukan pengukuran di setiap kompartemen sesuai apa yang diroderkan oleh mualim jaga dan pihak darat.



**PERUSAHAAN PERTAMBANGAN MINYAK DAN GAS BUMI NEGARA
(PERTAMINA)**

DIRECTORATE OF SHIPPING, HARBOUR AND COMMUNICATION

JL. YOS SUDARSO 32 - 34 JAKARTA

PO. BOX 327

CABLE ADDRESS "PERTAMINA" TELEX : 64086, 64085, 64221, FAX : 4301482, 48310 PHONE : 4301086

NOTICE OF READINESS

Voyage : 09 / D1 / 16

Date : May 25th, 2016

Port : Surabaya

Time tendered 05.00 hrs

To : PERTAMINA (PERSERO) UPMS III - JAKARTA

Dear Sirs,

I hereby tender you the Master of MT. Sinar Jogya / PNTC
at the date time show above as being ready in all respect to commence the Discharge
of her cargo consisting of :

Description of cargo

Approximate amount Bill of Lading quantity

Bill of Lading Figures :

AVTUR/JET A1

136,162.906 Bbls

Laytime will commence as specified in the charter party covering this voyage

ACCEPTED

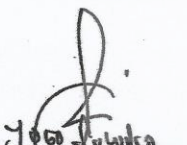
May 25th, 2016


at

11.06

hrs

Very truly yours,


Loading Master

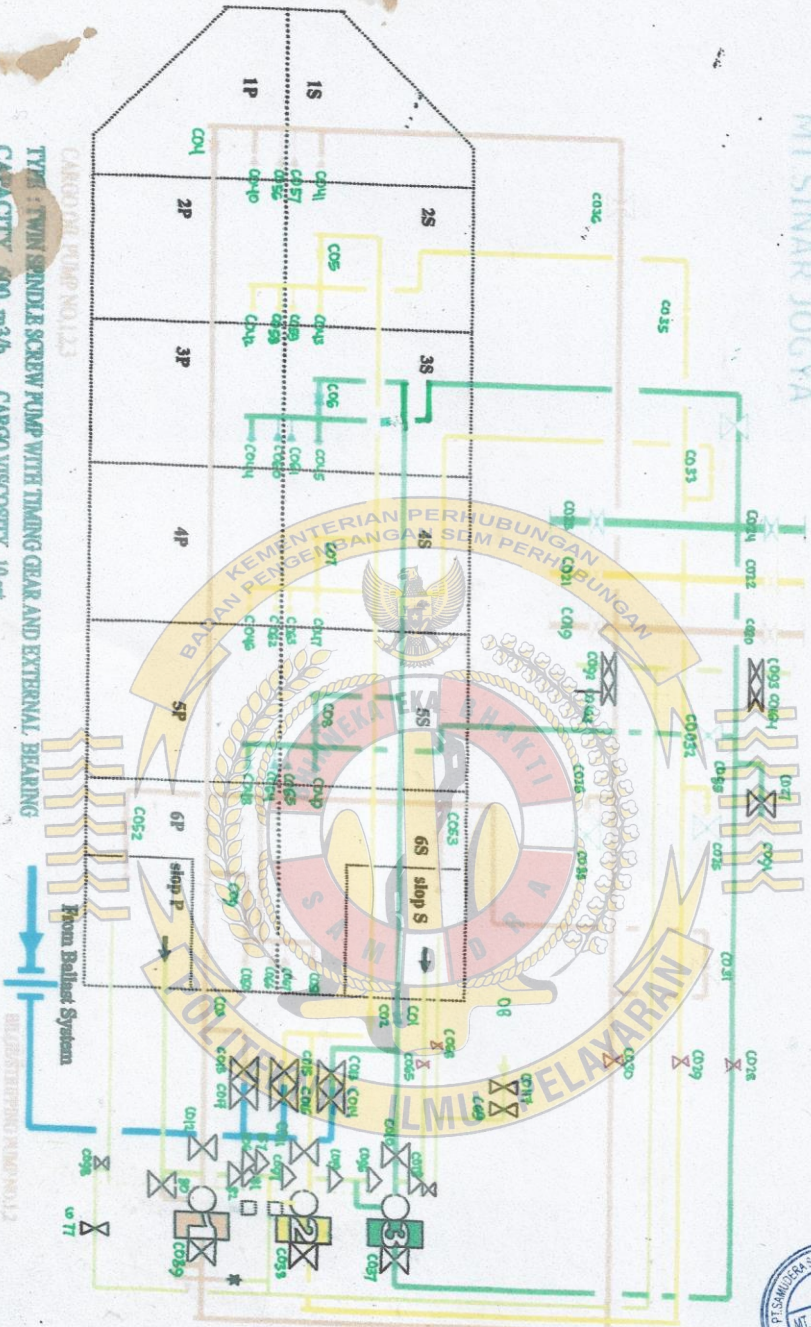

Capt. Rahmat Adi Tumeko
Master

SHIP PARTICULAR'S

| | | | | | | | |
|---|---|--|---------------------------|--|------------------------|-------------------|-----------|
| NAME OF SHIP | | MT.SINAR JOGYA | | | | | |
| KIND AND TYPE OF SHIP | | WHITE PRODUCT OIL TANKER | | | | | |
| OWNERS | | FOREMOST MARITIME (S) Pte. Ltd | | | | | |
| CRUISING AREA | | UNRESTRICTED SERVICE | | | | | |
| CLASSIFICATION | | LR (LLOYD REGISTER) / LRS +100 A1 DOUBLE HULL | | | | | |
| OPERATOR / CHARTERER | | PT. SAMUDERA SHIPPING SERVICE / PERTAMINA | | | | | |
| PORT OF REGISTRY / FLAGS | | JAKARTA / INDONESIA | | | | | |
| CALL SIGN | | P N T C | | | | | |
| MMSI NO. | | 5 25 009 084 | | | | | |
| HULL NUMBER / PORT NUMBER | | JD1 7500 - 002 / 01120 - B / 00 | | | | | |
| INMARSAT - C TELEX/ INMARSAT- C EMAIL | | 452 501 823 / 452501823@ln.mail65.com.sg | | | | | |
| INMARSAT M /PHONE/FACSIMILE | | 652 500 050 / 652 500 049 | | | | | |
| MOBILE PHONE | | 765 061 789 | | | | | |
| EMAIL / GLOBEWIRELESS | | PNTC@globeemail.com | | | | | |
| OFFICIAL NUMBER / IMO NUMBER | | 3 8 8 4 9 8 / 9 1 7 8 2 4 0 | | | | | |
| BUILDER / DATE OF BUILT | | Jiangdu Shipyard, China (JD 17500-001) | | | | | |
| DATE OF KEEL LAID/ LAUNCHING | | November 06 th 1998 / March 26 th 1999 | | | | | |
| DATE OF DELIVERY | | January 19 th 2001 | | | | | |
| DWT / LIGHT WEIGHT | | 17500 LONG TONS DWT / 6241.360 tons (Draft : 2.057 Mtr) | | | | | |
| HEIGHT | | 37.35 Mtr | | | | | |
| PRINCIPAL DIMENSION | | FREEBOARD AND DEADWEIGHT | | | | | |
| LOA | 160.00 Mtr | ITEM | FREEBOARD | DRAFT | DISPL | DWT | |
| LBP | 150.86 Mtr | | (Mtr) | (Mtr) | (T) | (T) | |
| BREATH (MOULDED) | 27.00 Mtr | | S | 4.715 | 7.015 | 24291.83 | 18050.470 |
| DEPTH (MOULDED) | 11.70 Mtr | | T | 4.569 | 7.161 | 24844.77 | 18602.940 |
| TONNAGE | | W | 4.861 | 6.869 | 23691.84 | 17450.010 | |
| GROSS TONNAGE | 13960.00 GRT | | | | | | |
| NET TONNAGE | 4722.00 NRT | | | | | | |
| SPEED AND FUEL CONSUMPTION | | | | | | | |
| Service Speed : 10.00 Kts (MCO at full draft of 7.015 Mtr) | | | | | | | |
| Bunker Consumption : IN LADEN MFO = 13.0 tons/day IN BALLAST MFO= 12.0 tons/day | | | | | | | |
| Bunker Consumption : IN LADEN MDO= 2.0 tons/day IN BALLAST MDO= 2.0 tons/day | | | | | | | |
| ENGINE PARTICULARS | | | | | | | |
| MAIN ENGINE | | | AUX. BOILER | | | | |
| TYPE | YICHANG MAN B&W 7S35 MC- mk VI/4900kw/170Rpm,350mm | | TYPE & NUMBER | Vertical Circulating Type 1 Set | | | |
| NUMBER | 1 Set | | STEAM CONDITION | 7 kg/Cm ² | | | |
| M.C.O | 6330ps x 170 RPM (Max) BHP 5300PS x 164 RPM (Service) BHP | | MAX EVAPORATION | 1850 kg/Hour | | | |
| PROPELLER | | | FEED TEMPERATURE | 60°C | | | |
| TYPE & NUMBER | Fixed Type Propeller 4 Blade Solid Type 1x | | ELECTRIC DIESEL GENERATOR | | | | |
| DIAMETER/ PITCH | 4.300 Mtr / 2.736 Mtr | | DIESEL ENGINE | ANQING -DAIHATSU 6DL - 20 Bore 200mm/Strk | | | |
| DIRECTION OF ROTATION | RIGHT - HANDED | | GENERATOR | 637.5 KVA x 3 | | | |
| CARGO TANK - PUMP - COATING | | | | | | | |
| CARGO TANK OIL TK (SG=0.720) | | CAPACITY | | PUMP | STRIPPING/BALLAST PUMP | | |
| COATING COT EPOXY HEMPEL | | | | | | | |
| COT | LOCATION | (M3) | Tonne 98% Full | CARGO OIL PUMP NO.1,2,3 Capacity : 600 m3/h Pressure head 1.0 MPa Cargo Viscosity 10 cSt CARGO S.G = 0.72 MAX. S.G = 1.025 Type Double Suction, double volute, one stage, radially split Centrifugal Pump Model C05BX 6-10 AAN H91 | | | |
| No.1COT P&S | FR163-188 | 3957.46 | 3878.31 | | | | |
| No.2COT P&S | FR139-163 | 4263.93 | 4178.65 | | | | |
| No.3COT P&S | FR115-139 | 4258.57 | 4173.40 | | | | |
| No.4COT P&S | FR 91-115 | 4262.41 | 4177.16 | | | | |
| No.5COT P&S | FR 67- 91 | 4260.12 | 4174.92 | | | | |
| No.6COT P&S | FR 42- 67 | 3682.45 | 3608.80 | | | | |
| TOTAL | | 24684.94 | 24181.24 | 2 Set Pressure Head 1.0 MPa Cargo Viscosity 10 cSt Type: Twin Spindle Screw Pump With Timing Gear and External Bearing Model 98-20635 to 98-20636 | | | |
| DIESEL OIL TANKS (SG=0.85) | | CAPACITY | | | | | |
| | | M3 | Tonne 98% Full | | | | |
| D.O. TK (P) | FR 23- 26 | 83.74 | 82.08 | FW TANK LOCATION CAPACITY | | | |
| D.O. TK (S) | FR 23- 26 | 75.84 | 74.32 | | | | |
| TOTAL | | 159.56 | 152.92 | FW TK (P&S) | AE - FR 6 | M3 Ton 100% | |
| | | | | 306.98 | 300.84 | | |
| HEAVY FUEL OIL TANKS (SG=0.95) | | CAPACITY | | SLOP TANKS (SG= 1.025) | | CAPACITY | |
| | | M3 | Tonne 98% Full | | | M3 Tonne 98% | |
| No.1 H FOT P&S | FR188 - 191 | 324.27 | 317.78 | SLOP TANK P&S | PR 38 - 48 | 833.22 816.66 | |
| No.2 H FOT (P) | FR 26 - 38 | 330.50 | 323.96 | CAP. BWT | | 10635.91 10423.19 | |
| No.2 H FOT (S) | FR 26 - 38 | 373.54 | 366.07 | | | | |
| TOTAL | | 1028.38 | 1007.81 | TOTAL CREW 28 PERSONS INCLUDING MASTER | | | |
| Master of MT.SINAR JOGYA CAPT. RAHMAT ADI TUMEKO | | | | | | | |



SKETCH CARGO OIL PIPING MT SINAR JOGJA



CARGO OIL PUMP NO.123
TYPE : TWIN SPINDLE SCREW PUMP WITH TIMING GEAR AND EXTERNAL BEARING
CAPACITY 600 m³/h CARGO VISCOSITY 10 cSt
PRESSURE HEAD 1.0 MPa CARGO SG 0.72 MAX SG 1.05

TYPE : TWIN SPINDLE SCREW PUMP WITH TIMING GEAR AND EXTERNAL BEARING
CAPACITY 100 m³/h PRESSURE HEAD 1.0 MPa
CARGO VISCOSITY 10 cSt CARGO SG 0.72

B. Ing 9.A

JL. YOS SUDARSO 32 - 34 JAKARTA

PO BOX 327
CABLE ADDRESS "PERTAMINA" TELEX : 64096, 64085, 64221, FAX : 4301492, 49310 PHONE : 4301086

MT. Sinar Jogva

Date : May 26th, 2016

Port : Surabaya

(Semampir Timur)

TANKER TIME SHEET

Voyage : 09 / D1 / 16

Loading Port : PERTAMINA (Persero) RUIV - CILACAP
Discharging Port : PERTAMINA (Persero) - TBBM SURABAYA
Cargo : Avtur

(DWT : 17.500 T)

Quantity

B/L Figures 136.162.906 Bbls
Ship Figures A/L 136.128.298 Bbls

Arrv. Draft
Fwd 7.00 Mtr
Mid 7.13 Mtr
Aft 7.25 Mtr

(Ship's Calculation)

Ship Figures B/D 136.098.824 Bbls
Ship Figures A/D 61.944.341 Bbls
New B/L 61.906.182 Bbls
Shore Received A/D 74.256.724 Bbls
Ship's Disch 74.154.483 Bbls

Deft Draft :
Fwd 3.80 Mtr
Mid 4.75 Mtr
Aft 5.70 Mtr
Trim 1.90 Mtr

Laytime allowed as per C/P

Records

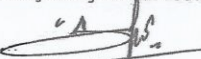
| | | | |
|--|---------------------|----------|------|
| 1 Vessel Arrived at Pilot Station | : 05.00 hrs | May 25th | 2016 |
| 2 Notice of Readiness Tendered | : 05.00 hrs | May 25th | 2016 |
| 3 Notice of Readiness Accepted | : 11.06 hrs | May 25th | 2016 |
| 4 Dropped Anchore | | May 25th | 2016 |
| 5 Anchore Aweigh | | May 25th | 2016 |
| 6 Pilot on Board for Berthing | : 06.18 hrs | May 25th | 2016 |
| 8 First Line Ashore | : 08.54 hrs | May 25th | 2016 |
| 9 Vsl All Made Fasted | : 09.12 hrs | May 25th | 2016 |
| 10 Hose Connected | : 11.06 hrs | May 25th | 2016 |
| 7 Ullaging and Calc Cargo before Disch | : 10.00 - 11.06 hrs | May 25th | 2016 |
| 11 Commenced Discharging | : 15.18 hrs | May 25th | 2016 |
| 12 Completed Discharging | : 18.48 hrs | May 26th | 2016 |
| 13 Tanks Inspected | : 19.00 - 19.30 hrs | May 26th | 2016 |
| 14 Ullaging and Calc Cargo after Disch | : 19.00 - 20.00 hrs | May 26th | 2016 |
| 15 Hose Disconnected | : 19.30 hrs | May 26th | 2016 |
| 16 Vessel Sailed at | | May 26th | 2016 |

Remark :

ROB on Arrival FO : 157.152 MT DO : 48.123 MT FW : 114.0 MT
ROB on Departure FO : 157.152 MT DO : 45.476 MT FW : 100.0 MT

Received FO : Nil KL
DO : Nil KL
FW : Nil MT

We hereby certify that the above statements are true and correct


Samsul Edi
Loading Master


Samsul Budi
Chief Officer